



BULLETIN D'INFORMATION
DE LA
**FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DES OUVRIERS DU TRANSPORT.**

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM:
(PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20180

SOMMAIRE :

<p>Communications diverses :</p> <p>Chronique syndicale. 61</p> <p>Ce que d'autres disent de nous 62</p> <p>Des secrétariats professionnels internationaux 63</p> <p>Communications du Bureau 64</p> <p>Cheminots :</p> <p>Le 13ème Congrès de l'Union des cheminots suédois. 64</p>	<p>Après le tremblement de terre en Bulgarie 64</p> <p>Prescriptions pour la protection des ouvriers des ports et docks 65</p> <p>Supplément: Les dangers découlant de la conduite par un seul homme des locomotives et automotrices. —</p> <p>Ouvriers du Transport :</p> <p>La lutte des ouvriers des ports finlandais 73</p> <p>Une couverture sûre des surbaux d'écouille 74</p>	<p>Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Suisse) 74</p> <p>Concentration internationale des organismes patronaux des tramways et chemins de fer d'intérêt local. 75</p> <p>Conférence nationale des chauffeurs suisses 75</p> <p>Gens de Mer :</p> <p>Conditions de travail des marins dans les différents pays (Lettonie) 76</p> <p>Espéranto 76</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Le rapport sur les dangers découlant de la conduite par un seul homme des locomotives et voitures automotrices est joint en supplément bien ce numéro. :-:

Chronique syndicale.

Des bords du Lac Léman.

L'I. T. F. s'est vivement intéressée à la Conférence internationale du Travail de cette année. Dès le congrès de Hambourg, tenu en août 1924, elle a présenté au Bureau international du Travail une série de revendications visant la protection de la vie et de la santé des travailleurs occupés dans l'industrie des transports et des communications, et plaidé en faveur de l'introduction de mesures de protection pour les cheminots et les dockers, pour les conducteurs d'automobiles et les ouvriers des magasins.

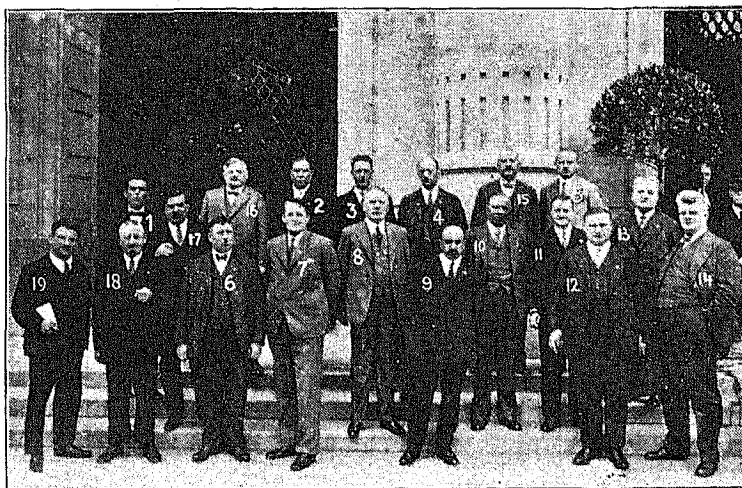
Le chemin que doit suivre la législation internationale de protection ouvrière n'est pas jonché de roses. Quatre ans ont dû passer avant qu'une discussion de nos revendications par une Conférence internationale du Travail pût avoir lieu. Ceci ne veut pas dire que l'on ait adopté les propositions de l'I. T. F. pour servir de base aux débats: elles ont été incorporées dans le point collectif de l'ordre du jour: «La prévention des accidents

du travail», mais l'adjonction «y compris les accidents d'accouplage des voitures de chemins de fer», indique cependant bien que les discussions porteront l'empreinte de l'influence de l'I. T. F. Dans son rapport gris (Chapitre IV, Questions particulières de la prévention des accidents), le B. I. T. s'occupe en effet des questions suivantes: 1° accidents d'attelage; 2° indication du poids sur les colis lourds; 3° limite du poids des sacs à porter et 4° protection des ouvriers occupés au chargement et déchargement des navires.

Sans exagérer nos propres mérites, nous pouvons affirmer que notre Secrétariat a fait du travail remarquable en vue de la Conférence et à l'appui de ses demandes et qu'il a même, dans un domaine, fait œuvre de pionnier. Il a, en effet, préparé quatre

rapports, rédigés chacun en langues française, anglaise, allemande, suédoise, espagnole, et traitant les questions, que voici: 1° La prévention des accidents aux chemins de fer par l'introduction de l'attelage automatique; 2° Les dangers de la conduite par un seul homme des locomotives et voitures automotrices; 3° La prévention des accidents et maladies dans la conduite et le maniement de véhicules automobiles; 4° La limitation du poids des fardeaux à porter (ce dernier en collaboration avec l'Internationale des travailleurs de l'Alimentation). Il a en outre préparé un projet de convention et de règlement pour la protection des ouvriers des ports et docks, projet qui a également été présenté à la Conférence dans les cinq langues mentionnées.

Le groupe de l'I. T. F. à la XIe Conférence internationale du Travail.



1. Mol'o (Argentine); 2. Becerra (Argentine); 3. E. Held (Suisse); 4. Fischer (Suisse); 5. Visna (Lettonie); 6. M. Moartensson (Suède); 7. A. Forslund (Suède); 8. J. Smeykal (Autriche); 9. K. Maxamin (Pologne); 10. J. H. Thomas (Grande-Bretagne); 11. A. Kievit (Hollande); 12. E. Bevin (Grande-Bretagne); 13. V. Brodecky (Tchécoslovaquie); 14. Edo Fimmen; 15. A. Forstner (Autriche); 16. J. Brautigam (Hollande); 17. E. Vignaud (France); 18. J. Jarrigion (France); 19. N. Nathans.

Ce que d'autres disent de nous.

Plusieurs journaux font mention de la participation de l'I. T. F. aux travaux de la XI^e session de la Conférence internationale du Travail. Nous reproduisons ci-dessous quelques jugements trouvés dans la presse. C'est ainsi que M. Harmel écrit, dans le «Peuple», le quotidien de la C. G. T. française, après avoir parlé de l'exposition organisée par le Bureau international du Travail, les lignes suivantes :

«L'I. T. F. a bien fait les choses. Sa collaboration à l'exposition, très remarquée, est beaucoup plus importante que celle de quelques grands Etats participants, par exemple l'Allemagne et le Japon — je ne veux pas parler de la France, dont le «stand» est encore vide — ou d'organisations très riches, notamment le comité américain «Safety first». C'est au point qu'on a dû — d'ailleurs avec le meilleur gré — concéder à Fimmen et Nathans un emplacement plus grand qu'il n'avait été prévu.

Entrons. Voici d'abord des graphiques montrant au premier coup d'œil le nombre et la fréquence croissante des accidents dans les chemins de fer.

Voici les causes des accidents dans les ports, non point présentés par l'image, mais sous leur forme concrète : ces anneaux de chaîne brisés, ces fils rompus accrochés les uns par les autres, ont causé des morts d'homme.

Et voici de quoi expliquer ces accidents : s'il est des délégués à la Conférence qui ne savent pourquoi le chargement et le déchargement des navires constituent un travail dangereux, il sera facile de leur montrer avec cette réduction de paquebot muni de mâts et agrès de charge.

Voici enfin des appels : écrasé entre deux wagons, un cheminot crie à l'aide. Trop tard pour lui, mais on peut encore sauver des milliers de ses camarades par l'emploi de l'attelage automatique dont il sera beaucoup parlé à la Conférence.

L'I. T. F. n'a pas limité là ses efforts. Elle a fait distribuer en cinq langues, autant de brochures à présentation remarquable qui seront distribuées aux délégués.

Leurs titres disent leur objet.

Je passe maintenant au dernier aspect de l'exposition de l'I. T. F. Ce n'est pas le moins intéressant ; c'est même celui qui donne à l'initiative de nos camarades un caractère nettement ouvrier.

Il s'agit d'une série de photographies relatives aux moyens de protection de la main-d'œuvre dans les ports.

Rien d'extraordinaire, pensez-vous.

S'il était possible, au moyen de considérations judiciaires et d'arguments concluants, de pénétrer les gouvernements et les employeurs de leur devoir, il serait certainement aisé d'obtenir le vote, par la prochaine Conférence, d'une série de conventions sur les questions qui nous intéressent, conventions que les Parlements s'empresseraient de ratifier.

Nous n'en sommes pas encore là, toutefois. Les discussions de l'heure présente ne signifient qu'une première rencontre. Le point décisif ne se trouve pas à Genève. L'atmosphère du Lac de Genève, qu'il y souffle un vent favorable ou non, n'est pas d'une importance prépondérante. Le point qui l'emporte est situé dans les divers

Sans doute. Pourtant, si l'on compare l'exposition de l'I. T. F. aux voisines, on peut se rendre compte qu'elle procède d'un autre état d'esprit et qu'elle peut indiquer la tournure que prendront, à certains moments, les débats de la Conférence,

Dans «Het Volk», l'organe du parti socialdémocrate de Hollande, J. J. de Roode, rédacteur pour l'étranger, écrit entre autres ce qui suit :

«L'intérêt manifesté par les Secrétariats professionnels internationaux à l'œuvre de Genève, n'est pas nouveau. Ce qui est nouveau, c'est le degré d'intensité de cet intérêt. Un stand organisé par l'I. T. F. dans le vestibule donnant accès à la salle de la Conférence, la distribution de cinq brochures d'un aspect attrayant, publiées en cinq langues sur des questions qui intéressent vivement plusieurs catégories très importantes d'ouvriers des transports — les ouvriers des ports et docks, les cheminots, les conducteurs d'automobiles et quelques autres groupes moins grands — tout cela a produit une certaine sensation dans le monde d'ici...».

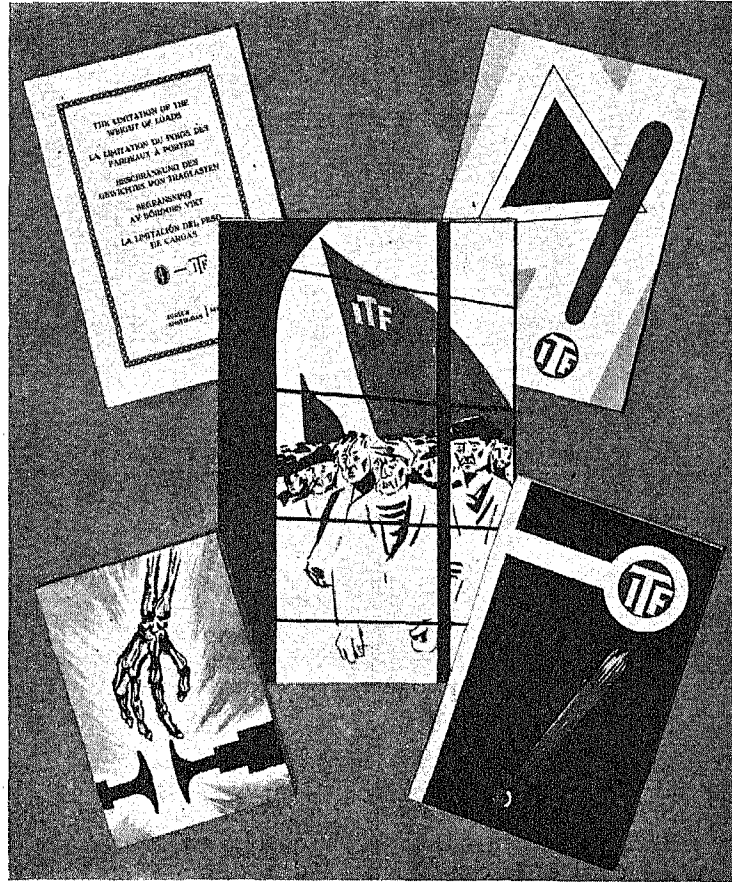
Nous avons trouvé finalement dans le «Frankfurter Zeitung», les considérations que voici :

«Parmi les délégués ouvriers, plusieurs orateurs firent preuve, en motivant leurs revendications tendant à la prévention des accidents dans l'industrie des transports, d'une force d'argumentation remarquablement unie. Ceci est dû, sans doute, pour une large part au fait que les entreprises où travaillent les ouvriers des ports, les cheminots etc. sont parmi les plus internationalisées. Il faut toutefois également en chercher la cause dans l'activité exceptionnellement diligente et adroite de la Fédération internationale des ouvriers du transport (dont le siège et le secrétariat sont établis à Amsterdam) qui, avec ses plus de deux millions de membres, dont plus de la moitié sont des cheminots, constitue une organisation professionnelle des plus puissantes et des mieux organisées et dirigées. Elle l'a prouvé une fois de plus par la documentation exemplaire qu'elle

a préparé pour la défense des intérêts du personnel des communications au sein de la Conférence internationale du Travail, et qu'elle a fait distribuer aux délégués ainsi qu'aux représentants de la presse. Ce ne sont pas moins de cinq brochures, rédigées en cinq langues (allemand, anglais, français, suédois et espagnol), de façon succincte, objective et aussi claire que concluante sur : 1^o la prévention des accidents aux chemins de fer par l'introduction de l'attelage automatique ; 2^o les dangers de la conduite par un seul homme des locomotives et voitures automotrices ; 3^o la prévention des accidents et maladies dans la conduite et le maniement de véhicules automobiles ; 4^o la limitation du poids des fardeaux, à quoi s'ajoute, en cinquième, un projet complet de convention et de règlement pour la protection des ouvriers des ports et docks.»

pays où, dans les mois à venir, les organisations devront s'efforcer à exercer toute l'influence possible sur les gouvernements et les patrons, afin qu'ils se décident, sous cette pression, dans le sens désiré par nous. Il faut en outre arracher aux gouvernements la promesse qu'ils soumettront les conventions votées éventuellement, à une prompt ratification des Parlements, afin que nous ne voyions pas se répéter l'histoire de la convention relative aux huit heures, afin que les pays ne puissent pas s'excuser, en se réfugiant les uns derrière les autres.

Il faut qu'à cet égard également, l'I. T. F. s'efforce de faire œuvre de pionnier.



Les rapports présentés par l'I.T.F.

Le conflit dans la navigation rhénane.

Depuis le début de mai, les travailleurs de la batellerie rhénane, appuyés par les ouvriers des ports du Rhin, se trouvent engagés dans une grave lutte. Les employeurs ont réclamé une réduction des salaires de 13 % et une diminution jusqu'à 33½ % des tarifs du travail à la tâche. L'introduction de ces aggravations signifierait le retour aux conditions en vigueur avant le mois de mai 1926. Les hommes qui refusaient de consentir à ces avilissements, étaient licenciés sans autre forme de procès ! De leur côté, les organisations syndicales repoussèrent non seulement les propositions du patronat, mais demandèrent des majorations de salaires, alléguant, pour justifier cette revendication, l'augmentation du coût de la vie. Au début de juin seulement, le ministère du Travail intervint et fit rendre une sentence arbitrale qui prévoit que les taux et tarifs existant avant le déclenchement du conflit, resteront en vigueur jusqu'au 15 octobre prochain, avec un délai de préavis de 4 semaines. Cette sentence, qui fut repoussée par les travailleurs qui désiraient obtenir satisfaction complète de leurs désirs, signifie néanmoins une condamnation de l'attaque du patronat. Reste à savoir, si le ministère du Travail aura le courage de la déclarer obligatoire.

La grève des dockers finlandais.

Depuis le 2 juin, 12.000 ouvriers des ports de Finlande, de 29 localités différentes, se trouvent englobés dans un conflit. Pour connaître les causes de ce conflit, nous renvoyons le lecteur à l'article publié par ailleurs dans ce numéro. Ceux qui se rappellent comment le mouvement ouvrier de Finlande fut, après la révolution, anéanti par les Gardes blanches, s'étonneront qu'il se soit à présent remis au point d'oser entreprendre une pareille lutte contre le patronat des ports, fortement organisé. Pour le comprendre, il faut savoir quelle place importante, la pensée socialiste occupe dans les cœurs et les cerveaux des ouvriers finlandais.

La lutte des dockers finlandais est également de la plus grande importance pour leurs camarades scandinaves qui leur ont promis tout le secours possible, moral aussi bien que matériel. L'I.T.F. de son côté, s'est déclarée prête à appuyer les travailleurs finlandais. Des organisations adhérentes de divers pays se sont déjà déclarées disposées à faire acte de solidarité, soit au moyen d'un secours financier, soit par une aide morale ou encore par les deux.

Puisse la lutte aboutir à la conclusion d'un contrat collectif qui tienne compte des désirs de nos camarades ! Elle aura alors été d'une valeur inappréciable pour le développement ultérieur du mouvement ouvrier finlandais.

Un mouvement du personnel du service général australien.

Selon une notice dans la presse, un conflit a éclaté entre l'Association australienne des agents du service général, adhérente à l'I.T.F., et les armateurs. L'organisation avait réclamé l'engagement de deux hommes supplémentaires à la cuisine, demande les employeurs refusèrent d'accorder. Il est intéressant de constater comment le gouvernement australien se place toujours à nouveau, du côté du patronat et aide les armateurs, par les moyens les plus brutaux, à briser une grève et à recruter des supplantateurs. Les militants aussi bien que les grévistes peuvent simplement être déportés par le gouvernement ou être arrêtés et écroués.

Les marins australiens se trouvent dans une situation difficile, attendu que la flotte marchande de l'Etat a été vendue à vil prix à une société de navigation anglaise. La construction des navires en cause a coûté 10 millions de livres et ils n'ont rapporté

qu'environ un cinquième de ce prix, c'est-à-dire 1.900.000 livres. Par suite de cette mesure, les conditions de travail des marins australiens se trouvent sérieusement menacées.

Des secrétariats professionnels internationaux.*Internationale des Mineurs.*

Le Congrès international des mineurs a siégé à Nîmes (France), du 28 au 31 mai dernier. A côté des questions de la crise mondiale charbonnière, de la convention de Washington sur la journée de huit heures et d'autres points importants, une proposition anglaise tendant à un élargissement de l'organisation internationale des mineurs, était inscrite à l'ordre du jour. La thèse britannique était selon «Le Peuple» (Paris), la suivante : sur près de 4.500.000 mineurs répartis dans tous les pays du monde, à peine 1.500.000 sont affiliés à la Fédération internationale des mineurs, ce qui est absolument insuffisant. Dans l'opinion des mineurs britanniques, l'exclusion des travailleurs du sous-sol de certains pays, particulièrement des mineurs russes, est très regrettable.

Le point de vue émis par les délégations française et allemande par rapport à l'organisation russe, s'écartait des conceptions britanniques. Les débats n'ayant pas abouti à un résultat, la question fut renvoyée le 30 mai devant le Comité Exécutif.

Le dernier jour du Congrès, le Comité soumit au Congrès un texte de résolution, substitué aux motions anglaise et allemande. Nous traduisons du «Miner», cette résolution qui fut votée à l'unanimité :

«Le Congrès reconnaît la nécessité d'une Internationale minière puissante, englobant toutes les organisations de mineurs du monde entier et charge le Comité Exécutif de poursuivre ses efforts tendant au développement de ce groupement.

Toutes les organisations de mineurs qui acceptent ses statuts, ses principes et ses décisions, peuvent adhérer à la Fédération internationale.»

Internationale des travailleurs du textile.

Du 28 mai au 2 juin 1928, le Congrès international des travailleurs du textile siégea à Gand (Belgique). Le représentant désigné par l'I.T.F., le camarade Mahlman, était empêché, pour cause de maladie, d'y participer.

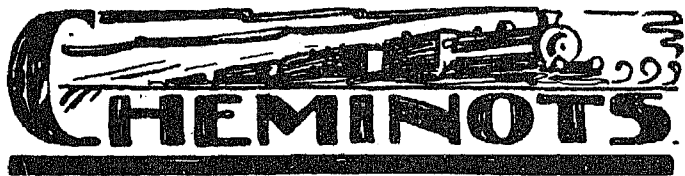
Un représentant des travailleurs de l'Inde anglaise prit part aux assises et y fit une description détaillée de la situation qui existe dans ce pays et de la lutte qui y est menée. Le dernier jour du Congrès, il fut décidé de remettre à l'organisation de l'Inde britannique un montant de 1.000 livres comme secours de grève et 500 livres pour des buts de propagande.

Le Congrès décida en outre d'envoyer une commission d'études en Amérique, où la possibilité existe de gagner des organisations importantes pour l'adhésion à l'Internationale.

Pour terminer, le Congrès vota à l'unanimité la résolution suivante dont nous traduisons le texte du «Daily Herald» :

«Le Congrès représentant les ouvriers du textile du monde, émet le vœu que toutes les organisations de travailleurs du textile s'orientent conformément aux statuts de la Fédération internationale et de l'Internationale syndicale d'Amsterdam;

Il souhaite l'adhésion de toutes les organisations de travailleurs du textile, à la Fédération internationale, afin de pouvoir obtenir des salaires plus élevés, des heures de travail réduites et des conditions de travail meilleures pour tous les travailleurs du textile.»



Le 13ème Congrès de l'Union des cheminots suédois.

Le 13e Congrès ordinaire de l'Union des cheminots suédois a eu lieu à Stockholm, du 11 au 19 mai dernier. Outre un nombre d'organisations suédoises, les organisations de cheminots du Danemark, de Norvège, de Finlande, d'Allemagne, d'Autriche et de Russie étaient représentées; au nom de l'I.T.F., le secrétaire Nathans participa aux assises.

Le Congrès avait à traiter un ordre du jour étendu. Il éleva entre autres, une protestation contre la nouvelle loi sur les organisations syndicales. Il s'occupa en outre de façon détaillée de la question des salaires et autres conditions de travail en vigueur pour les salariés de l'Etat.

Deux projets de résolution avaient été présentés relativement à la question d'une collaboration avec les cheminots russes. L'un visait la création d'une commission mixte de cheminots suédois et russes, chargée de régler la collaboration, et l'autre tendait à donner mission mixte de cheminots suédois et russes, chargée Congrès international des transports, une proposition visant l'admission des cheminots russes dans l'I.T.F. La question donna lieu à un débat animé, au cours duquel la majorité des congressistes donna expression à l'opinion que les cheminots russes avaient, sans mesures spéciales, la possibilité d'adhérer à l'I.T.F. et d'établir de la sorte des relations avec leurs camarades de l'étranger. En conformité avec l'avis du Comité, les deux propositions furent rejetées.

Le Congrès décida, pour terminer, de prendre une assurance collective contre les accidents. Le Comité reçut mission de conclure, pour les adhérents, une convention aux termes de laquelle chaque membre sera assuré pour 1.000 couronnes qui, en cas de décès par suite d'un accident encouru pendant le travail, seront versées aux ayants-droit et, pour 2.000 couronnes, en cas d'invalidité totale. En cas d'invalidité partielle, un pourcentage de cette somme, fixé selon le degré d'invalidité, sera versé. Lorsque l'accident se produit en dehors du travail, les sommes mentionnées seront majorées de 100 %.

Le Congrès a accompli du travail utile et on peut dire que ses décisions seront certainement profitables à l'ensemble du mouvement ouvrier suédois.

Communications du Bureau.

Le Congrès de Stockholm.

L'ordre du jour du Congrès de Stockholm a été expédié. Les amendements aux propositions présentées émanant des organisations européennes, devront être en notre possession, le 15 juin au plus tard.

L'I.T.F. et la XIe session de la Conférence internationale du Travail.

Les rapports présentés par l'I.T.F. aux délégués à la XIe session de la Conférence internationale du Travail ont également été envoyés à toutes les organisations adhérentes, aux rédactions de leurs organes, aux membres et membres suppléants du Conseil Général et du Comité Directeur de l'I.T.F., à quelques groupements non-affiliés, à tous les Secrétariats professionnels internationaux, aux Centrales syndicales nationales, à la presse de divers pays et à plusieurs autres organismes avec lesquels nous entretenons des relations.

Cotisations rentrées.

	1927	
Union des marins et pêcheurs islandais	fl.	57.18
	1928	
Union belge des ouvriers du transport	„	1.548.72
Fédération allemande du trafic	„	4.740.—
Union des marins et pêcheurs islandais	„	39.84
Union des marins suédois	„	76.52
Fédération des cheminots argentins	„	3.596.58

Après le tremblement de terre en Bulgarie.

Le 14 avril dernier, à 11 heures du matin, la vallée du Maritsa dans la Bulgarie du Sud fut secouée par un tremblement de terre dont furent atteintes les villes de Téhripane et de Borissovegrade, ainsi que leurs environs.

Le 18 du même mois, à 9 heures et demie du soir, les secousses se répétèrent plus violentes cette fois, et le rayon du cataclysme fut tellement élargi que la ville de Plovdiv, l'ancienne Philippopolis, la deuxième ville de la Bulgarie en grandeur et en importance, fut, elle aussi, atteinte et détruite.

Les secousses sismiques répétées eurent comme effet de déplacer de 30 cm. la construction en fer d'un pont de la voie ferrée, non loin de Plovdiv. Un autre pont par contre fut soulevé de quelques centimètres au-dessus du pilier d'appui du milieu, tandis que, sous ce même appui, jaillit une source froide. Entre les gares de Papuzli et de Borissovegrade, la ligne ferrée s'enfonça et les rails furent courbés en forme de S. Il va sans dire que toutes les gares, tous les cantonnements et beaucoup de bâtiments furent, soit entièrement détruits, soit rendus inhabitables. Tout le terrain autour de la gare de Papuzli subit de remarquables changements: il se fendit et des crevasses se formèrent qui, par endroits, allaient jusqu'à un mètre et demi de profondeur.

La région éprouvée par le tremblement de terre est habitée par une population de 515,660 âmes. Les dégâts causés par le désastre peuvent être exprimés par les chiffres suivants: 119 tués, 41 blessés grièvement et plus de 1.000 blessés légèrement; 26.350 maisons détruites, 20.427 bâtiments inhabitables. Une population de 265.000 personnes est restée sans abri. Sur 279 localités, 150 ont été endommagées, y compris les trois villes de Plovdiv, Téhripane et Borissovegrade. Les dégâts matériels s'élèvent à plus de trois milliards de levas, sans tenir compte des pertes causées par l'interruption de la vie normale de la population et par le manque de nourriture et de travail.

La gare de Plovdiv est la gare d'embranchement des lignes de Sofia, Stamboul et Bourgas. Le bâtiment de la gare, une jolie construction bien solide, est fort endommagé.

Le personnel de tous les services attaché à cette gare, dont l'effectif s'élève à un millier d'hommes, est resté sans abri, de même que le personnel de presque toutes les autres gares situées dans le rayon du séisme. Bien que les secousses sismiques persistassent en une mesure diminuée et que le tremblement de la terre ait été suivi par des ondées de pluie, par un cyclone et une baisse de température rarement observée, le personnel devait, en dépit du désastre, non seulement rester à son poste, mais encore augmenter d'activité et de vigilance, afin de prévenir des accidents sur les lignes ferrées. Aucun accident ne fut enregistré.

Dans le télégramme de remerciement qu'il adressa au personnel, le ministre des Chemins de fer dit entre autres: «... Je ne puis m'abstenir d'exprimer au personnel mon admiration et mes grands éloges pour son attitude pendant ces jours. Il s'est trouvé parmi les cheminots des héros qui ne quittèrent pas leurs postes, même lorsque leurs maisons tombaient en ruines...»

Ces éloges ne peuvent cependant pas éloigner les menaces suspendues au-dessus de la tête du personnel. Par le tremblement de terre, la vie du personnel domicilié dans le rayon des secousses est devenue insupportable, mais ce n'est pas tout. Dès à présent, la situation du personnel s'aggravera. La charge des conséquences du récent désastre ne tardera pas à s'ajouter à celle des paiements des réparations de guerre. Et puisque, selon les engagements pris par le gouvernement bulgare vis-à-vis de la Société des Nations, le budget de l'Etat ne pourra pas dépasser la somme de 6.750.000.000 levas, on aura pour effectuer les paiements des réparations, recours à une réduction ultérieure des effectifs du personnel.

La première conséquence de ces engagements du gouvernement bulgare apparaît déjà dans le budget pour l'exercice 1928/1929 qui prévoit une réduction du personnel d'environ 500 hommes, sans assurer en même temps la prise de mesures propres à déterminer des améliorations techniques permettant de décharger le personnel et de l'aider à supporter la réduction de main-d'œuvre.

Ce n'est pas encore tout. Il y a quelques années, la Direction des chemins de fer avait accordé quelques augmentations de salaires à certaines catégories du personnel afin de satisfaire quelque peu aux demandes de l'organisation. Ces augmentations ont à présent été supprimées dans le susdit budget.

Ainsi, après le tremblement de terre, la situation du personnel des chemins de fer de l'Etat bulgare s'est aggravée infiniment et la tâche de l'Union des cheminots est rendue de la sorte plus difficile, étant donné que pour une très longue période, des conditions extérieures défavorables porteront préjudice à sa lutte pour un avenir meilleur.

N. ISSAIEFF.

Prescriptions pour la protection des ouvriers des ports et docks.

AVANT-PROPOS.

Les ouvriers des ports et docks sont exposés, plus que toute autre catégorie d'ouvriers, au danger d'être victimes d'un accident du travail. La revendication tendant à obtenir des prescriptions légales pour la protection de leur vie et de leur santé est justifiée pour eux, davantage que pour toute autre catégorie de travailleurs.

Donnons quelques chiffres à l'appui de cette affirmation.

Aux termes des rapports de l'Inspecteur en chef des usines et ateliers de Grande-Bretagne, le nombre des accidents survenus dans des ports britanniques ayant eu des conséquences mortelles ou ayant empêché le travailleur, pendant plus de 3 jours, de gagner un salaire intégral, s'élève aux chiffres suivants :

en 1924 . . .	8636, dont 88 mortels
" 1925 . . .	7492, " 93 "
" 1926 . . .	7484, " 102 "

L'organisation britannique du *Safety First* donne des chiffres portant sur les années 1922 à 1926, relatifs au nombre de personnes employées dans les ports et docks et au nombre d'entre celles-ci qui furent victimes d'un accident pour lequel furent versées des indemnités. Voici quels sont ces chiffres :

	Nombre des personnes occupées	Nombre des accidents	Chiffre total des indemnités	Montant de l'indemnisation par personne occupée
1922	122 030	9.955	£ 224.688	36 sh. 10 d.
1923	143.942	12.190	£ 262.621	36 sh. 6 d.
1924	158.321	14.108	£ 280.153	35 sh. 5 d.
1925	142.550	12.510	£ 263.223	36 sh. 11 d.
1926	127.606	12.795	£ 261.528	41 sh. 0 d.

Dans le port de Hambourg, le nombre des accidents survenus dans les entreprises se trouvant sous le contrôle de l'Inspection des ports, s'élevait, conformément aux publications de cette Inspection, aux chiffres ci-après :

en 1921 . . .	1964, dont 119 graves et 18 mortels
" 1922 . . .	2855, " 188 " " 29 "
" 1923 . . .	3871, " 195 " " 31 "
" 1924 . . .	5675, " 350 " " 16 "
" 1925 . . .	6393, " 531 " " 27 "
" 1926 . . .	7231, " 661 " " 23 "

Pendant la période allant du 1er janvier au 31 décembre 1927, le nombre des accidents monta à 8.678. On constate donc que d'année en année, le chiffre s'accroît. Le port de Hambourg compte 16.000 ouvriers enregistrés; plus de 50 % de ce nombre ont été victimes d'un accident dans le courant de l'année écoulée.

Pour les ports des Pays-Bas, l'Inspection des ports fournit, pour les années 1923 à 1926, les chiffres suivants relatifs aux accidents survenus à des personnes directement intéressées aux travaux des ports (à l'exclusion donc des marins, peintres de navires, ouvriers des chantiers etc.):

en 1923 . . .	4092, dont 10 mortels
" 1924 . . .	5967, " 18 "
" 1925 . . .	6218, " 19 "
" 1926 . . .	7145, " 34 "

Ici aussi, on constate donc que le chiffre des accidents s'accroît régulièrement d'année en année. Pour l'année 1927, le nombre des accidents survenus dans le port de Rotterdam uniquement, s'élevait à 3.186.

Le degré de gravité des accidents non mortels ressort d'un relevé statistique de l'Inspection des ports qui a trait au nombre des journées de travail perdues comme suite à des accidents du travail. Une incapacité au travail se produisit dans :

1342 cas pendant une semaine au maximum
3450 " " une à 3 semaines
228 " " 3 à 6 semaines
56 " " plus de 6 semaines.

En ce qui concerne le port d'Anvers, il n'existe pas encore de statistiques sûres concernant les accidents du travail. On sait toutefois que dans les hôpitaux municipaux 6726, 7251 et 7308 cas furent traités respectivement pendant les années 1925, 1926 et 1927, dont en 1927, du 1er mai au 31 décembre uniquement, 349 cas graves. Au cours de cette année, le nombre des accidents mortels fut de 38.

Les relevés statistiques de l'Inspection du travail de Suède, accusent pour les années 1916 à 1925, un nombre annuel moyen d'accidents de 980, sur une moyenne d'ouvriers d'un peu plus de 4.200. Le nombre des accidents survenus dans les ports suédois était en 1922 de 1.030 et en 1923 de 1.353, en 1924 il passa à 1.497 et en 1925 à 1.680, tandis qu'en 1919 il n'était que de 807. Le nombre des accidents accuse donc, en Suède également, une courbe ascensionnelle.

Les chiffres cités ci-dessus ne sont pas complets, attendu que dans bien des pays, il n'existe pas de statistiques sûres concernant les accidents du travail. Il est difficile en outre d'établir un parallèle entre les chiffres, vu qu'il n'y a aucune uniformité dans les statistiques. Les quelques chiffres mentionnés parlent toutefois un langage éloquent : il n'y a en Europe aucun port de quelque importance où un nombre relativement grand d'ouvriers ne trouvent pas chaque année la mort par leur travail.

Les ports sur lesquels les chiffres cités donnent des renseignements sont les ports les mieux outillés, par conséquent les moins dangereux pour les travailleurs, non seulement d'Europe, mais du monde entier. Ce fait indique que, si dans ces ports, le nombre des accidents est annuellement de plusieurs milliers et le nombre des accidents mortels de plusieurs dizaines, le chiffre total des accidents du monde entier doit s'élever par an à bien des dizaines de milliers et le nombre des accidents mortels à bien des centaines.

L'adoption et l'application rigoureuse, nationalement et internationalement, des mesures proposées dans le projet de convention ci-après tendant à la protection de la vie et de la santé des ouvriers des ports et docks, permettra de diminuer sensiblement à l'avenir ces chiffres d'une grandeur effrayante, de sauver bien des vies humaines et de prévenir beaucoup de souffrances et de misères.

Pour la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport,

EDO FIMMEN,

Secrétaire général.

PROJET de convention et de règlement internationaux

pour la protection de personnes occupées au chargement, déchargement, transport et manipulation de marchandises dans, sur ou près d'un port, bassin, wharf, quai, jetée, môle ou autre endroit, ainsi qu'au chargement, déchargement ou charbonnement d'un navire dans un bassin, havre, canal ou autre endroit où de pareilles opérations ont lieu.

1. Définitions.

Dans le présent projet, il faut entendre par :

Opérations : les travaux exécutés pendant le chargement, le déchargement, le transport ou la manipulation de marchandises dans, sur ou près d'un port, bassin, wharf, quai, jetée, môle, havre, rivière, canal ou autre endroit où de pareilles opérations ont lieu, et les travaux du chargement, déchargement, ou charbonnement d'un navire dans un port, bassin, havre, rivière, canal ou autre endroit où de pareils travaux ont lieu.

Ouvrier : toute personne embauchée pour l'exécution de ces opérations.

Employeur : toute personne ou organisme ayant embauché des ouvriers.

Endroit : tout endroit où les opérations sont exécutées.

Prescrit : prescrit dans le présent règlement ou par les autorités responsables de l'exécution de ce règlement.

Bouche d'écouille : toute ouverture dans un pont, employée pour les opérations, pour faire le plein des soutes ou pour la ventilation.

Écouille : tout l'espace se trouvant à l'intérieur du carré de la bouche d'écouille, depuis le pont jusqu'au fond de la cale.

Cale : l'ensemble de l'espace sous les ponts.

Machines : les grues, rouleaux, treuils, caisses, bigues, bout-dehors de martinet, attaches de martinets et de mâts, crapauds, chevilles à œillets, toutes autres parties fixes de martinets et de mâts et tous autres engins mécaniques employés pour monter, descendre ou transporter des charges pendant les opérations et toutes les parties de celles-ci.

2. Responsabilité.

a) La personne ou l'organisme chargé de la direction générale et investi de l'autorité sur le bassin, le wharf, le quai, la jetée, le môle ou autre endroit, est responsable de l'observation des articles 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 du présent règlement, en ce sens que si une autre personne ou un autre organisme a le droit exclusif d'usage d'une partie quelconque du bassin, wharf, quai ou autre endroit, en a la direction générale et y exerce l'autorité, la responsabilité pour cette partie incombera à cette personne ou à cet organisme.

b) Le propriétaire, le capitaine et l'officier commandant un navire, seront personnellement et solidairement responsables de l'observation des articles 14, 15, 16, 18 et 37 du présent règlement.

c) Le propriétaire, le détenteur ou le locataire de machines ou d'installations employées pour les opérations, est responsable de l'observation des articles 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 et 49 du présent règlement, sauf dans le cas d'engins ou

d'installations se trouvant à bord d'un navire non immatriculé dans le pays auquel appartient le port, cas dans lequel la responsabilité incombe au capitaine du navire en cause.

d) Toute personne exécutant elle-même les opérations ou les faisant exécuter par ses représentants, ou ouvriers, de même que tous représentants, ouvriers et personnes employées par elle pour les opérations, sont responsables de l'observation des articles 5, 19, 20, 26, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 52 et 53 du présent règlement, en ce sens, que pendant les opérations, la responsabilité pour l'observation de l'article 38, en tant qu'il s'agit d'écouilles hors d'usage et qui, pendant les opérations, n'ont pas été employées ou ne sont pas sur le point d'être employées, incombe au propriétaire, au capitaine, ou à l'officier commandant le navire.

e) Il est du devoir de toute personne, qu'il s'agisse de propriétaires, d'employeurs ou d'ouvriers, d'observer les articles 13, 17 et 51 du présent règlement.

f) Les articles 3, 4, 36 et 54 du présent règlement doivent être observés par les personnes visées dans ces articles.

3. Responsabilité pour les voies d'accès et l'éclairage.

Si les personnes auxquelles incombe l'observation des articles 12, 14, 15 et 18 du présent règlement, négligent d'y satisfaire, il est du devoir de l'employeur des ouvriers auxquels doivent servir les voies d'accès et l'éclairage, de se conformer immédiatement aux dispositions de ces articles.

4. Dispositions générales.

a) Aucun employeur ne pourra autoriser l'usage de machines, appareils, outils, appareils ou méthodes de travail, n'étant pas conformes au présent règlement.

b) Qu'ils soient ou non indiqués nommément dans le présent règlement, il ne pourra être fait usage, pendant ou pour les opérations, d'endroits, machines, outils, appareils, appareils, ou méthodes de travail offrant un danger quelconque pour la sécurité, et aucun employeur, qu'il ait ou non la responsabilité pour de pareils endroits, appareils, outils, appareils ou méthodes de travail, ne pourra ni directement ni indirectement, imposer ou permettre à quelqu'un de les utiliser.

c) Le présent projet de règlement devra être considéré comme un règlement minimum international devant servir de base à une amélioration générale des règlements régissant le travail dans les ports des différents pays; il ne devra en aucun cas préjudicier une réglementation existante ou être invoqué dans aucun pays comme motif ou prétexte pour supprimer des dispositions offrant une plus grande sécurité ou étant d'une autre façon plus avantageuse pour les ouvriers, ou comme motif ou excuse pour surseoir à la promulgation de prescriptions ou de règlements étant, du point de vue des ouvriers, de portée plus vaste, plus efficaces ou plus favorables.

5. Conditions que doivent remplir les ouvriers.

a) Pourront seuls être employés pour les opérations, les ouvriers des ports, aptes aux travaux et âgés de plus de 18 ans. Les membres de l'équipage d'un navire ne pourront d'aucune façon être employés pour les opérations.

b) Pourront seuls être embauchés pour le service d'un engin de levage, y compris les treuils de navires, les ouvriers des ports, aptes aux travaux et porteurs d'un certificat délivré par une autorité reconnue, après leur avoir fait subir un examen de capacité pour ce genre de travaux.

c) Les ouvriers desservant des machines de levage ou de transport qu'elles soient ou non mues par la force mécanique, et ceux chargés de donner des signaux d'avertissement à ceux qui conduisent ces machines ou d'exercer une surveillance aux bouches d'écouilles ou aux treuils, ne pourront être âgés de moins de 21 ans.

6. Transport par eau vers le lieu du travail et retour.

a) Si des ouvriers doivent se rendre par voie d'eau sur un navire pour y exécuter du travail, des embarcations devront être mises à leur disposition afin de les transporter sans frais d'un endroit du port facilement accessible vers le navire et vice-versa.

b) Les embarcations employées pour ce genre de transport devront être appropriées à cet usage, se trouver en état de bon entretien, être équipées comme il faut pour une conduite sûre, convenablement protégées contre les intempéries, montées par un personnel suffisant et apte et munies du matériel de sauvetage voulu.

c) Ces embarcations devront porter mention en un endroit bien visible du nombre maximum de personnes qui peuvent être transportées en toute sécurité, ce nombre ne pouvant pas être dépassé. Si en dehors de personnes, elles transportent des marchandises, le nombre des personnes admises sera diminué d'une unité pour chaque charge de 75 kg.

d) Les remorqueurs ou autres embarcations employés pour le transport des ouvriers ne peuvent pas en même temps être utilisés dans un but de remorquage.

7. Premiers secours en cas d'accident.

a) Un nombre suffisant de brancards et de caisses de pansement d'un modèle et contenu prescrits, visiblement marqués d'une croix blanche (ou d'une demi-lune ou autre signe approprié) sur fond rouge, devra être disponible sur chaque lieu de travail. S'il y a plus d'une caisse en un endroit quelconque, elles devront être placées à des distances raisonnables l'une de l'autre, conformément aux nécessités.

b) Les caisses de pansement devront toujours être complètes et en bon ordre et placées sous la surveillance d'une personne responsable, compétente pour donner les premiers soins et toujours promptement disponible. Si la caisse se trouve à terre, une installation téléphonique devra être disponible à proximité de celle-ci. Peuvent seuls être gardés dans les caisses de pansement, les ustensiles et objets nécessaires pour donner les premiers secours.

c) La création de brigades de secours en cas d'accident survenant sur et près des bassins, wharfs et quais et la formation des ouvriers qui désirent se rendre aptes à fournir des secours en cas d'accident devront être facilitées. Ceci comprendra la mise à disposition de locaux appropriés pour des conférences et des réunions, la rétribution de personnes compétentes

pour enseigner comment on donne des secours et l'octroi d'heures de congé avec salaire, pendant la durée du travail, aux ouvriers qui désirent se perfectionner pour fournir des secours.

d) A chaque bassin, wharf, quai ou autre endroit où sont occupés des ouvriers, une voiture d'ambulance bien construite et bien entretenue devra être disponible, à moins que des mesures aient été prises pour obtenir rapidement une telle voiture d'un hôpital ou autre établissement, non éloigné de plus de 2 km. de ce bassin, wharf, quai ou autre endroit et y relié par téléphone.

e) A une place bien en vue de tout dock, wharf, quai ou autre endroit, des avis devront être affichés, indiquant :

1° L'endroit où se trouve chaque caisse de pansement et l'endroit où la personne qui en a la garde peut être trouvée;

2° L'endroit où se trouvent les brancards et autres appareils de secours;

3° L'endroit où se trouve la voiture d'ambulance ou, à défaut de celle-ci, le lieu du téléphone le plus rapproché, ainsi que le nom et le numéro du téléphone de l'hôpital ou autre établissement où pareille voiture peut être obtenue.

Lorsqu'elles se trouvent à proximité de bassins, wharfs, quais ou autres endroits où sont généralement amarrés des navires de nationalité étrangère, ces avis doivent être rédigés en au moins trois langues, hormis celle du pays auquel appartient le port.

8. Moyens de sauvetage sur la rive.

Des mesures pour le sauvetage d'ouvriers tombés à l'eau devront être prises et maintenues, et comporter notamment :

1° L'existence d'un stock d'appareils de sauvetage toujours disponibles, facilement accessibles sur les wharfs ou quais, à des distances entre eux ne dépassant pas 50 mètres;

2° L'existence de moyens suffisants à ou près de la surface de l'eau, soit en ligne ininterrompue, soit à des distances n'excédant pas 5 mètres, permettant à une personne tombée à l'eau de se maintenir à flot ou de sortir de l'eau. De pareils moyens de secours devront être facilement accessibles de la surface de l'eau par toutes les marées.

9. Propreté, eau potable etc.

a) Partout où ont lieu des opérations, un local grand, propre, convenablement installé, éclairé et chauffé devra être à la disposition des ouvriers pour prendre leurs repas ou pour se reposer. La fréquentation de pareils locaux sera gratuite et n'impliquera aucune obligation de prendre des boissons ou autres consommations.

b) Partout où ont lieu des opérations, de la bonne eau potable ou d'autres boissons appropriées non-alcooliques devront être disponibles gratuitement et en quantité suffisante.

c) Au moins un cabinet facilement accessible devra être à toute heure à la disposition des personnes occupées aux opérations soit à bord du navire, soit sur le wharf ou autre endroit où le navire est amarré. Ces cabinets devront être propres et bien entretenus.

d) Tous les ponts, planchers, wharfs et autres endroits où les ouvriers sont occupés devront être propres, exempts de poussière et de déchets et ne pourront pas être glissants.

e) Un nombre suffisant de lavoirs facilement accessibles et convenablement outillés, devra être à toute heure à la disposition des ouvriers.

10. Commissions de sécurité.

a) Dans chaque port, un nombre suffisant de commissions de sécurité devront être formées, composées pour la moitié d'ouvriers élus par les syndicats entrant en ligne de compte, pour l'autre moitié de mandataires des patrons. La tâche de ces commissions comportera :

1° L'examen de la nature et des causes de chaque accident survenu aux ouvriers ou aux machines sur le port et, si nécessaire, l'émission de suggestions tendant à prévenir de tels accidents;

2° L'examen de plaintes ayant rapport à des conditions de travail dangereuses et, si nécessaire, l'émission de recommandations pour remédier à ces dangers;

3° L'étude de la promotion de l'éducation des ouvriers dans les principes de la sécurité du travail.

b) Les ouvriers qui font partie de telles commissions, devront être payés, lorsqu'ils assistent à des sessions de celles-ci, au taux qu'ils touchent habituellement pour leur travail journalier.

11. Clôtures aux docks.

Les parties suivantes de tout bassin, wharf, quai ou autre endroit, devront être entourées d'une clôture d'une hauteur d'au moins 30 cm., conservées en bon état et toujours prêtes à l'usage :

1° Toute ouverture, les encoignures dangereuses et autres endroits ou bords dangereux;

2° Les deux côtés latéraux de passages pour piétons sur les ponts, caissons et vannes de bassin, utilisés couramment par les ouvriers, de même que, sur une longueur suffisante, les deux côtés de l'accès à chaque extrémité d'un tel passage pour piétons.

12. Eclairage des docks et de leurs accès.

Tous les endroits où sont occupés les ouvriers et toute partie dangereuse d'un chemin ou sentier d'un usage fréquent sur un bassin, wharf ou autre endroit, y donnant accès à partir de la route publique la plus rapprochée, devront être convenablement éclairés.

13. Enlèvement de clôtures, d'appareils de sauvetage, etc.

a) Personne n'aura le droit, à moins d'y être dûment autorisé ou en cas de nécessité, d'enlever ou déplacer des clôtures, passerelles, appareils, échelles, appareils ou moyens de sauvetage, lumières, marques, échafaudages et autres objets dont la présence est nécessaire, conformément aux présentes dispositions.

b) Les clôtures visées à l'article 11, ne pourront être enlevées, excepté en tant et pour aussi longtemps qu'il est raisonnablement nécessaire pour exécuter du travail dans le bassin ou sur le navire ou pour la réparation d'une clôture. Si enlevées, ces clôtures devront être remises en place par les personnes chargées du travail ayant nécessité la suppression.

14. Accès au navire.

a) Les voies d'accès à un navire sur lesquelles les opérations ont lieu, devront à tout moment offrir des garanties de sécurité pour les ouvriers qui y travaillent.

b) Si un navire est amarré près d'un wharf, quai ou autre endroit afin d'être chargé, déchargé, de faire le plein des soutes ou dans tout autre but, des voies d'accès libres de tout danger devront être à la disposition des ouvriers, aux moments où ils doivent se rendre du navire à la terre ferme ou vice-versa, et notamment :

1° Si possible, une passerelle d'accès d'une largeur d'au moins 55 cm. solidement fixée et munie des deux côtés d'un garde-corps d'une hauteur de 82 cm., au moyen de deux tiges en fer parallèles, de cordes ou de chaînes tendues ou protégée d'une autre manière également sûre;

2° Dans les autres cas, une échelle construite en matériel solide et de longueur suffisante, fixée de manière à éviter tout danger de glisser.

c) Si un navire, bateau ou autre embarcation se trouve mouillé à côté d'un autre navire, bateau ou autre embarcation et s'il faut que les ouvriers passent de l'un sur l'autre, des moyens d'accès sûrs devront être fournis par le bâtiment ayant le plus haut bastingage.

15. Accès à la cale.

a) Si la profondeur de la cale mesurée du niveau du pont principal jusqu'au fond de la cale, est de plus de 1,50 m., des voies d'accès sûres devront être assurées au moyen d'une échelle conduisant du pont dans la cale où les opérations ont lieu et au moyen d'échelles, taquets ou tasseaux sur les surbaux d'écouille.

b) Si possible, en égard à la position de l'écouille ou des écouilles inférieures, les échelles reliant les ponts inférieurs devront être posées dans la même ligne que celle du pont principal.

c) Dans le cas d'échelles posées contre les cloisons ou dans des écouilles de tambour, des appuie-mains devront exister des deux côtés, de même que des appuie-pieds solides; les montants des échelles devront être continus et un espace d'au moins 11½ cm. devra être libre derrière les échelons.

d) Les taquets et tasseaux placés sur les surbaux d'écouille ou à d'autres endroits, devront faire saillie de pas moins de 11,25 cm. sur une largeur d'au moins 25 cm. Ils devront être placés de façon que le pied d'un homme ne puisse pas glisser de côté, et posés en ligne verticale les uns au-dessus des autres et dans la même ligne que les échelles auxquelles ils donnent accès.

e) La cargaison doit être arrimée à une distance suffisante de l'échelle pour laisser derrière chaque échelon un espace suffisant pour le pied d'un homme.

f) Il faut qu'un espace de pas moins de 60 cm. reste libre pour le passage entre un treuil ou tout autre obstacle et les surbaux d'écouille, à l'endroit où l'échelle quitte le pont.

g) Un espace de travail d'au moins 60 cm. devra rester libre autour de l'écouille.

h) Les échelles ne pourront être placées plus en retrait sous le pont qu'il n'est nécessaire pour laisser libre l'ouverture de l'écouille.

i) Les tunnels devront être munis des deux côtés de poignées et d'appuie-pieds, afin que l'on puisse passer par-dessus, sans peine ni danger.

16. Moyens de sortir des cales.

Dans les navires transportant du charbon ou autres marchandises en vrac, des moyens de sortie appropriés devront exister à l'usage des ouvriers travaillant dans les cales ou dans les entreponts.

17. Usage obligatoire des moyens d'accès prescrits.

Les ouvriers ne pourront faire usage que de moyens d'accès conformes aux stipulations des articles 14 et 15 et personne ne pourra autoriser ou obliger une autre personne à utiliser des voies d'accès autres que celles prévues dans ces articles.

18. Eclairage des navires et des moyens d'accès.

a) Les endroits suivants devront être convenablement éclairés :

1° Tous les endroits dans la cale et sur les ponts des navires et dans les allées, bateaux et autres embarcations où des travaux sont effectués;

2° Tous les moyens d'accès créés conformément aux articles 14 et 15 des présentes dispositions;

3° Toutes les parties du navire où les ouvriers doivent ou peuvent être appelés à se rendre au cours de leurs occupations.

b) Des lampes non protégées ne pourront être employées aux endroits visés au paragraphe a, 1 et des lampes spéciales de sécurité devront être placées dans tous les endroits où pourraient se trouver des poussières ou des gaz inflammables, de même que dans ceux où sont manipulées des marchandises susceptibles de faire émaner des poussières ou des gaz de cette nature.

19. Echafaudages sur le pont et dans la cargaison.

a) Les échafaudages sur le pont ou dans la cargaison, employés au cours des opérations, devront être fortement construits, convenablement étayés et solidement fixés.

b) Tout échafaudage dont la surface est glissante devra être rendu sûr par l'emploi de sable ou d'une autre matière.

c) Pour le transport de la charge entre le navire et la rive, il ne pourra être fait usage de charrettes à bras dans les cas où la pente du plancher d'un échafaudage est inclinée au point d'offrir un danger pour la sécurité.

20. Passage libre du côté de l'eau.

Lorsque des marchandises sont placées sur un wharf ou un quai, un passage conduisant vers les voies d'accès du navire visées à l'article 14, devra être laissé libre sur le terrain ou le quai. Si l'espace libre longe le bord du wharf ou du quai, il devra avoir une largeur d'au moins 90 cm. et être exempt de tous obstacles.

21. Sécurité des grues.

Le palier du machiniste sur chaque grue, basculeur ou autre engin analogue mû par la force mécanique, devra être entouré d'un garde-corps de tiges en fer rondes et pourvu de voies d'accès de toute sécurité. Si l'accès a lieu par une échelle :

1° les montants de l'échelle devront être de tiges en fer rondes et dépasser le palier d'une hauteur suffisante, à moins qu'un autre appui-main n'existe;

2° l'endroit d'arrivée sur le palier même devra être rendu rugueux et gardé libre de tout encombrement;

3° si l'échelle est placée verticalement et si la hauteur en dépasse 9 mètres, un palier de repos devra être pratiqué à mi-chemin environ entre le pied de l'échelle et le palier.

22. Changement de marche des grues.

Le levier qui commande le changement de marche d'une grue ou d'un treuil, devra être pourvu d'un ressort ou d'un autre dispositif d'arrêt.

23. Treuils à main.

Aucun treuil à main ne pourra être employé, à moins d'être muni d'un cliquet d'arrêt.

24. Eclairage des grues.

Il faut que chaque treuil soit muni d'une lampe suspendue au-dessus du guindage, projetant ses rayons vers en bas, et permettant au conducteur de suivre tous les mouvements de la charge, tant à la levée qu'à la descente.

25. Charge maximum des grues.

Sur chaque grue de terre ferme, la limite de la charge à manœuvrer devra être inscrite de façon nettement visible et si sa construction est telle que cette limite peut varier par un réglage (relèvement ou abaissement) de la flèche ou d'une autre façon, elle devra être munie d'un indicateur automatique de la charge maximum à manœuvrer.

26. Sécurité du travail. — Grues.

a) Aucune machine, chaîne ou autre engin de levage ne pourra être chargé d'un poids dépassant la limite permise.

b) Aucune charge ne pourra rester suspendue à une grue, un treuil ou autre appareil, à moins qu'une personne compétente ne surveille la machine pendant que la charge reste ainsi suspendue.

c) Aucune grue ne pourra rester sans surveillance, à moins que la benne, le bac ou tout autre récipient attaché au guindage ne repose par terre.

27. Câbles.

Les câbles utilisés pour la descente et le levage devront être de bonne qualité et exempts de défauts apparents.

b) En cas de câbles d'acier, un certificat d'un modèle prescrit et contenant les détails prescrits, devra être remis par les fabricants, avant qu'ils ne puissent être mis en service.

c) Tout câble d'acier étant couramment en usage, devra être vérifié au moins une fois tous les trois mois.

d) Les ceillots et les épissures annulaires des câbles d'acier devront être épissés au moins trois tours avec les torons entiers du câble et deux tours avec la moitié des fils coupés dans chaque toron; les torons devront toujours être tournés dans un sens opposé à celui du câble. Il reste entendu qu'une autre façon d'épisser pourra être employée, si l'on peut prouver qu'elle est plus sûre que celle exigée par la présente disposition; en aucun cas toutefois, il ne pourra être appliqué une façon d'épisser moins efficace.

28. Vérification et contrôle des chaînes etc.

a) Il sera interdit d'utiliser des chaînes, crochets, chaînons, anneaux ou émerillons pour lever ou descendre des charges, à moins qu'un certificat de vérification et de contrôle, d'un modèle prescrit et contenant les détails prescrits, n'ait été délivré.

b) Toutes chaînes, anneaux, crochets, chaînons ou émerillons, employés pour lever ou descendre, devront être efficacement recuits ou soumis à une autre action de chauffage équivalente ou meilleure, telle que les autorités pourront la prescrire et cela dans les intervalles suivants :

1° Les chaînes, anneaux, crochets, chaînons et émerillons d'une largeur de 12,7 mm. et au-dessous: au moins une fois tous les six mois, ou une fois tous les douze mois, s'ils ne sont employés que sur des engins de levage actionnés à la main;

2° Toutes autres chaînes, anneaux, crochets, chaînons et émerillons : au moins une fois tous les douze mois ou une fois tous les deux ans, s'ils ne sont employés que sur des engins de levage actionnés à la main.

c) Toutes chaînes, anneaux, crochets, chaînons et émerillons devront être vérifiés par une personne compétente, immédiatement avant qu'il n'en soit fait usage pour la levée ou la descente, à moins qu'ils n'aient été vérifiés au cours des trois mois précédents.

d) Toutes chaînes, anneaux, crochets, chaînons et émerillons employés pour lever ou descendre et ayant été allongés, modifiés ou réparés au moyen de brasure, devront être dûment essayés et vérifiés à nouveau par un expert autorisé avant d'être remis en usage.

29. *Registre des chaînes.*

Les dates auxquelles a eu lieu la dernière recuisson des chaînes, en vertu du présent règlement, devront être inscrites dans le registre prescrit à cet effet.

30. *Emploi des chaînes.*

Les chaînes ne pourront pas être raccourcies à l'aide de nœuds. Elles devront être recouvertes, afin d'éviter qu'elles ne frottent les arêtes vives de charges de matériel dur.

31. *Charge maximum de poulies etc., et chaînes, élingues etc.*

a) Les poulies, caisses de poulie, chèvres ou autres appareils analogues, ne pourront être employés pour lever ou descendre, que si la charge maximum à manœuvrer y est clairement indiquée.

b) Il faut avoir soin que toute personne utilisant une chaîne, un câble ou une élingue, soit en mesure de contrôler quelle est la charge maximum à manœuvrer. Ceci pourra se faire :

1° Soit en marquant en chiffres ou en lettres claires la limite de la charge à manœuvrer sur la chaîne, le câble ou l'élingue, ou sur un anneau ou une plaque en matériel durable qui y est solidement attaché;

2° Soit par un avis affiché de façon à pouvoir être lu facilement par toute personne intéressée mentionnant la charge maximum pour les différentes mesures de chaînes et de câbles.

32. *Protection du matériel de fer et d'acier contre le gel.*

Les câbles métalliques, les chaînes et tout autre matériel de fer et d'acier utilisé pour élinguer les charges, devront être conservés, lorsque pas en usage, de manière à être protégés contre les excès de température.

33. *Protection de machines etc.*

Tous les moteurs, roues dentées, engrenages à chaînes ou à friction, arbres de transmission, fils conducteurs chargés de courant et autres machines, devront être entourés de cloisons ou enfermés ou protégés d'autre façon.

34. *Vérification et inspection de machines.*

a) Avant d'être mises en service, toutes les machines devront être vérifiées et inspectées par un expert responsable et dûment autorisé à cet effet, à savoir :

1° Toutes les grues et leurs accessoires permanents, y compris les chaînes de frein de la grue, du mât et du pont, employés pour soulever et descendre des charges, devront être vérifiés tous les douze mois et minutieusement inspectés au moins une fois tous les quatre ans;

2° Toutes les autres machines devront être minutieusement inspectées au moins une fois tous les douze mois.

b) Un certificat délivré par la personne ayant fait l'inspection et mentionnant la limite de la charge à manœuvrer, devra être annexé au registre prescrit, où seront également inscrites les dates auxquelles les vérifications et inspections visées aux paragraphes a) 1 et a) 2 du présent article, ont été effectuées.

35. *Registres des installations et machines.*

a) Chaque propriétaire d'installations, machines, appareils et outils employés pendant les opérations, devra tenir un registre où seront inscrits :

1° La description, le numéro de série et la date d'achat de ces installations, machines, appareils et outils;

2° La limite de la charge à manœuvrer par ces installations, machines, appareils ou outils;

3° Les dates et les numéros des certificats délivrés après les vérifications, inspections et contrôles de ces installations, machines, appareils ou outils, faits conformément aux articles 27, 28, 29 et 34 des présentes dispositions.

b) Tout certificat visé par les présentes dispositions devra être inscrit dans ou annexé au registre prescrit et le registre devra être gardé sur les lieux et être présenté à toute demande d'un inspecteur compétent, par la personne chargée de le tenir à jour. S'il s'agit de machines et autre matériel d'un navire, le registre devra être gardé à bord du navire et être présenté, en même temps que le certificat d'immatriculation du navire, par la personne qui détient à ce moment le commandement du navire.

36. *Vérifications, inspections et contrôles.*

a) Les gouvernements devront délivrer des brevets aux personnes compétentes pour effectuer les vérifications, inspections et contrôles prévus par le présent règlement. Aucune vérification, inspection ou contrôle ne sera valable, s'il n'a été fait par une personne possédant un pareil brevet.

b) Les gouvernements devront fixer les conditions auxquelles doivent satisfaire les installations, machines, appareils ou outils, lors de vérification, inspection ou examen et aucun certificat relatif à une pareille vérification, inspection ou examen, ne sera délivré que si ces conditions ont été rigoureusement satisfaites.

37. *Panneaux d'écoutes.*

a) Tous les panneaux d'écoutes devront être pourvus de poignées appropriées, selon la grandeur et le poids.

b) Tous les barrots et galiotes employés pour la couverture des écoutes, devront être munis de dispositifs pour les enlever ou les placer, de façon qu'il ne soit pas nécessaire de monter dessus pour fixer ces dispositifs.

c) Tous les panneaux d'écoute, de même que les barrots et galiotes, devront, à moins d'être interchangeables, être marqués clairement pour indiquer le pont et l'écoute auxquels ils appartiennent et leur position sur ceux-ci.

d) Tous les panneaux d'écoute, de même que les barrots et galiotes, devront être maintenus en état sûr de conservation.

38. *Couverture et clôture des écoutes.*

Lorsqu'il y a plus d'une écoute et si une écoute d'une cale d'une profondeur de plus de 1,50 m., mesurée du niveau du pont jusqu'au fond de la cale, n'est pas en usage pour le passage de marchandises,

de charbon ou autres matières ou pour le charbonnement, si les surbaux sont d'une hauteur de moins de 75 cm., l'ouverture de l'écotille devra être recouverte de façon sûre ou, si ceci n'est pas possible, être entourée d'une cloison d'une hauteur de 90 cm.

39. *Emploi de panneaux d'écotille pour échafaudages.*

Les panneaux d'écotilles ne pourront être employés pour la construction d'échafaudages sur le pont ou dans la cargaison, ni pour tout autre but qui les exposerait à être endommagés.

40. *Remise en place des panneaux d'écotilles.*

Les panneaux d'écotilles devront être replacés sur les ouvertures, dans la position indiquée par les marques faites conformément à l'article 37 c.

41. *Bloquage des barrots et galiotes non enlevés des écotilles.*

Les barrots et galiotes d'une écotille employée pour les opérations doivent, à moins d'avoir été éloignés, être convenablement fixés par des boulons, afin qu'ils ne puissent bouger.

42. *Chargement et déchargement sur des entreponts.*

Il ne sera pas permis de charger ou de décharger des marchandises sur un entrepont au moyen d'un guindage ou d'une élingue, à moins que l'écotille de ce pont n'ait été convenablement recouverte ou qu'un palier sûr d'arrivage, de la largeur d'au moins une section de panneaux, n'ait été placé dessus. Dans ce dernier cas, l'espace ouvert devra être entouré d'une cloison.

43. *Travail sur un pont en charpente.*

Si un travail doit être exécuté sur un pont en charpente, un échafaudage convenable devra être dressé, à moins que l'espace sous le pont ne soit rempli par la cargaison jusqu'à une distance de deux pieds sous ce pont.

44. *Contre-maitre.*

Lorsque des marchandises sont chargées ou déchargées au moyen d'un guindage à travers une ouverture d'écotille, un contre-maitre chargé de faire des signaux devra être employé et lorsque plus d'un guindage fonctionne à une écotille, il faudra employer un contre-maitre pour chaque guindage.

45. *Déchargement au moyen de paniers et autres récipients.*

a) Les paniers et récipients employés pour le chargement ou le déchargement, devront se trouver en bon état et ne pas avoir des côtés ouverts ou une forme créant le danger qu'une partie du contenu soit renversée s'ils heurtent un autre objet pendant la montée ou descente.

b) Les paniers et récipients employés pour le chargement ou le déchargement ne pourront pas être remplis jusqu'à l'extrême bord.

46. *Charges suspendues.*

Les machines et les équipes d'ouvriers devront être placées en sorte que, pour autant que possible, les charges ne soient pas suspendues ou ne passent pas au-dessus des têtes des ouvriers.

47. *Emploi de griffes.*

Il ne pourra être fait usage de griffes pour lever des caisses lourdes, lorsqu'il y a le moindre danger que les côtés se brisent ou que le fond cède.

48. *Levage de rails et objets similaires.*

Pour lever des rails ou autres longs objets de fer, il sera fait usage de seilles ou d'autres accessoires également efficaces pour empêcher qu'ils ne glissent.

49. *Incommodement par la vapeur.*

Des mesures appropriées devront être prises pour empêcher que la vapeur épuisée ou fraîche, destinée à ou émanant de grues, treuils ou autres appareils, empêche la visibilité sur une partie quelconque des ponts, passerelles, échafaudages, wharfs, quais ou autre endroit, incommode d'une autre façon, ou blesse les ouvriers occupés aux opérations.

50. *Travaux dans la cale.*

a) Un nombre d'ouvriers plus grand qu'il n'est admissible en vue d'un travail exempt de danger, ne pourra être employé dans une cale.

b) Lorsque des ouvriers travaillent à l'intérieur du carré d'une écotille, des crochets ne pourront être attachés dans les liens ou autres attaches entourant les balles de coton, laine, liège, les sacs de jute ou autres marchandises semblables.

c) Lorsque l'espace de travail dans la cale est limité au carré d'une écotille, des élingues, récipients ou autres appareils sûrs devront être utilisés pour monter ou descendre les charges de toute nature.

51. *Marche sur les barrots et galiotes des écotilles.*

Les ouvriers ne pourront pas monter sur les barrots et les galiotes des écotilles, dans le but d'y fixer des dispositifs pour les enlever ou les replacer et il sera interdit d'autoriser quelqu'un ou de permettre ou ordonner à quelqu'un de le faire.

52. *Bruits pendant les opérations.*

Pendant les opérations, aucune réparation ou autre travail ne pourra être effectué sur le navire, si le bruit en est susceptible de gêner les communications verbales entre les ouvriers.

53. *Manipulation de matières dangereuses ou préjudiciables à la santé.*

a) Des matières explosibles, inflammables, corrosives ou autres matières dangereuses pourront seulement être chargées ou déchargées à des endroits de chargement, déchargement ou d'accostage spécialement aménagés à cet effet et qui ne sont employés dans aucun autre but. Ces endroits de chargement, déchargement ou d'accostage, devront être spécialement outillés pour la manipulation de pareilles marchandises avec le minimum de danger.

b) Lorsque des matières, telles que celles visées au paragraphe a) ou des matières empoisonnées ou émettant de la poussière ou des gaz susceptibles de préjudicier la santé ou d'incommoder les ouvriers par l'aspiration, le contact ou d'autre façon, doivent être manipulées, un outillage spécial devra être fourni, et des mesures devront être prises permettant de limiter au minimum le danger ou la gêne et d'empêcher le préjudice à la santé.

c) Avant que les ouvriers ne soient appelés à manipuler des matières telles que celles mentionnées aux paragraphes a) et b), ils devront être clairement mis au courant de la nature et de l'espèce de ces matières et des précautions à observer pendant la manipulation, à l'effet de diminuer ou d'éviter le danger, le préjudice pour la santé ou la gêne.

d) Avant qu'on ne procède à la manipulation de matières telles que celles visées aux paragraphes a) et b), les autorités responsables de l'application des pré-

sentes dispositions devront être informées de la nature et de l'espèce de ces matières, du moment et du lieu auxquels elles seront manipulées, de la nature de l'outillage spécial qui sera fourni et des précautions qui seront prises. Ces autorités devront approuver cet outillage et ces précautions.

e) Aucun employeur ou son représentant ne pourra imposer à un ouvrier de manipuler des marchandises que celui-ci suspecte d'être de la nature de celles visées aux paragraphes a) et b), avant que des preuves satisfaisantes concernant leur nature ne lui aient été fournies. Des sanctions sévères seront appliquées contre les employeurs ou autres personnes ayant donné aux ouvriers des renseignements faux concernant de pareilles marchandises.

f) Quand des marchandises de nature spéciale, telles que celles visées aux paragraphes a) et b), sont souvent manipulées dans un port, des règlements spéciaux seront créés, après consultation des organisations syndicales des ouvriers, ces règlements devant indiquer l'outillage à utiliser et les précautions à prendre en cas de manipulation de ces marchandises.

g) Les colis contenant des matières de la nature de celles visées aux paragraphes a) et b), devront être clairement marqués, par un signe convenu internationalement, et porter mention de la nature, de l'espèce et du poids du contenu.

54. Mesures à prendre en vue de l'application.

a) Il sera du devoir de tout gouvernement de prendre les mesures nécessaires, notamment par la nomination d'inspecteurs, la fixation de sanctions pour la non-observation du présent règlement et de toute autre manière appropriée, afin d'assurer l'application stricte du présent règlement.

b) A côté des inspecteurs gouvernementaux, des représentants des organisations syndicales des ouvriers devront avoir à toute heure un accès libre aux endroits où les opérations ont lieu.

c) Il sera du devoir de tout gouvernement, de créer des commissions paritaires nationales, composées de représentants des employeurs et des organisations syndicales des ouvriers et appelées à donner leur avis concernant l'application du présent règlement et d'autres mesures de sécurité n'y ayant pas été édictées.

d) Il sera du devoir de tout gouvernement de prescrire que des projets de tous les nouveaux navires, ports, bassins ou wharfs, soient soumis à un service gouvernemental compétent, chargé de contrôler si la construction de ces navires, ports, bassins, ou wharfs est conforme au présent règlement. Il sera également de leur devoir de prescrire que les modifications nécessaires pour les rendre conformes au présent règlement, soient apportées à la construction des navires, lorsque ces navires sont soumis à une révision.



La lutte des ouvriers des ports finlandais

Le 2 juin à midi, une grève a été déclarée dans 29 ports finlandais englobant un total de 12.000 ouvriers. Nous exposerons ici les causes qui conduisirent à cette lutte qui, en grandeur et en importance, dépasse tout autre mouvement de grève en Finlande.

Il n'existe, pour commencer, aucune loi en Finlande qui protège dans quelque mesure les ouvriers des ports contre les accidents et les maladies professionnelles; toute loi susceptible de protéger les travailleurs contre l'arbitraire du patronat fait également défaut. Les employeurs abusent sans scrupules de cette situation. En dehors des organisations syndicales, on ne trouve personne qui se préoccupe des intérêts des travailleurs des ports. Il est pour ces hommes une question de pur hasard de trouver à s'embaucher. Lorsqu'un navire doit être chargé ou déchargé, le patron choisit une équipe d'ouvriers et il prend à cet effet les hommes les plus forts ou ceux qui lui plaisent pour une autre raison. Les salaires sont payés de façon très stricte, uniquement pour le temps que durent les travaux de chargement et de déchargement. Les dockers se rendent au port le matin de bonne heure, mais il est rare qu'ils trouvent tout de suite à s'employer. Il se peut qu'un navire fasse escale dans le port dans le courant de la matinée et que le travail ne commence pas avant l'après-midi. Le salaire est payé pour le temps que l'homme a travaillé, mais il ne lui est rien payé pour la matinée d'attente. Attendu que l'exercice de ce métier dépend ainsi du hasard, les salaires ne peuvent pas être comparés à ceux de travailleurs d'autres professions qui ont des revenus fixes. L'ouvrier doit être toute la journée prêt à entreprendre du travail, mais il ne touche souvent que paiement un pour 4 heures de travail à raison de 8 marks *) l'heure, ce qui fait que sa journée est de seulement 32 marks. Ces demi-journées de travail ne sont pas rares, on peut dire plutôt que les journées entières de travail sont des exceptions. En cas de déchargement de bateaux chargés en cuelllette, il arrive souvent que le travail commence l'après-midi d'un jour et est terminé le lendemain à la même heure, ce qui fait que les ouvriers effectuent deux demi-journées. Si les journées entières de travail sont rares, on peut dire que les semaines entières de travail sont plus rares encore. Comme règle, les travailleurs perdent deux ou trois jours par semaine, ils touchent donc un paiement pour 25 à 30 heures de travail par semaine. Si la meilleure saison pour les ouvriers des ports — l'été — s'écoule déjà de la sorte, ils sont en outre sans travail pendant la période de l'année où le chômage sévit généralement le plus. Pendant cette période, ils sont parfois pendant longtemps privés de salaire. Leurs revenus annuels sont si minimes que dans les périodes les plus dures, ils sont obligés, s'ils ont une famille à entretenir, de faire appel au secours de l'Assistance publique.

La situation économique de ces hommes qui exercent un métier si dur et souvent même préjudiciable à la santé, est par conséquent intenable. Le patronat réalise tous les ans des bénéfices énormes à leurs dépens et son attitude devient de plus en plus insolente à l'égard des travailleurs. Plusieurs fois, les ouvriers des ports de Finlande ont cherché à se protéger contre l'arbitraire et l'exploitation des employeurs. Au moyen de grèves, ils ont à plusieurs reprises cherché à obtenir des améliorations, mais toujours, certains individus sans scrupules se sont prêtés à faire œuvre de briseurs de grève et c'est ainsi que la situation des ouvriers des ports est restée la même. Il faut cependant mentionner que, lorsqu'un mouvement plus énergique a été engagé par les ouvriers des ports, les patrons ont augmenté les salaires d'un mark, pour empêcher une grève, ainsi que cela s'est produit l'année dernière au printemps. Mais aussitôt que la menace était passée et que le mouvement des ports diminuait, on s'est empressé de reprendre ce qui avait été accordé. Cela a eu lieu l'année passée, cela s'est également produit précédemment et cela se renouvellera aussi longtemps qu'il n'existera pas de contrat de travail légal. C'est pour cette raison que les ouvriers des ports de Finlande ont décidé de mener la lutte jusqu'à ce que leur situation soit réglée au moyen d'un contrat collectif. Ils se voient obligés

d'engager cette lutte, également à cause de la domination quasi-médiévale des patrons qui tend à s'instituer dans les ports.

La situation peut également être illustrée à l'aide de quelques chiffres. Dans les ports de l'Est de la Finlande, les salaires horaires sont de 5 à 7 marks; le revenu annuel est de 3 à 10.000 marks. A Helsingfors, le salaire horaire est de 8 marks et le revenu annuel de 9 à 14.000 marks. Le loyer pour une chambre s'élève en moyenne à Helsingfors à 500 marks par mois, soit 6.000 marks par an. Un repas ordinaire coûte 10 marks. Si l'on calcule deux repas par jour, on arrive à 7.200 marks par an. La chambre et les repas coûtent de la sorte 13.200 marks par an. Il est un mystère comment les ouvriers doivent arriver à joindre les deux bouts, vu que dans le cas le plus favorable, la famille garde 800 marks pour tous ses autres besoins au cours de l'année. Dans plusieurs ports, par exemple à Rääfö, le revenu reste presque toujours au-dessous de 10.000 marks. Les salaires des femmes sont de 3 à 6 marks à l'heure. Vu qu'en outre, elles ont moins de travail que les hommes, leur situation est vraiment misérable.

Telles sont les conditions dans lesquelles vivent les ouvriers des ports de Finlande et c'est pour les améliorer que la lutte actuelle a été engagée. Sur les 12.000 ouvriers englobés dans le conflit, il y a 4.500 ouvriers des ports proprement dits, et 1.000 autres travailleurs syndiqués dans l'Union des transports finlandais, ainsi que 1.000 travailleurs syndiqués dans d'autres organisations. Avant et pendant la grève, le nombre des membres de l'Union des transports a sensiblement augmenté, ce qui a porté le pourcentage des syndiqués à 60—70 %.

Quel est le raisonnement du patronat? Il désire maintenir la situation qui existe et refuse d'entrer en pourparlers avec les organisations des salariés. Il désire que les travailleurs continuent à être des machines de travail sans volonté propre, et il veut accumuler des richesses par leur travail, mais il refuse d'avoir une entrevue avec eux. Il vise à écraser tout le mouvement syndical, vu que celui-ci le gêne dans son œuvre d'exploitation.

Il est important de signaler les événements qui ont précédé la lutte actuelle. L'Union des ouvriers des transports finlandais a fait aux employeurs des travaux des ports, organisés dans l'Association patronale de Finlande, une proposition tendant à la conclusion d'un contrat collectif s'étendant à l'ensemble du pays. L'Association patronale répondit qu'il ne lui serait pas possible de répondre avant 15 jours. Elle donna cette réponse le dernier jour du délai prévu. L'organisation insista nouvellement pour avoir une réponse, mais reçut une communication analogue. La situation était si critique pour les patrons qu'ils n'osaient pas simplement répondre par la négative, mais cherchaient à contourner la difficulté en tâchant de tirer la chose en longueur. En même temps, toutefois ils s'occupaient de recruter des briseurs de grève et invitaient les armateurs de l'étranger à ne pas envoyer de navires en Finlande du moins pas plus qu'ils ne croyaient pouvoir faire décharger par les briseurs de grève. Les employeurs se sont donc bien préparés à la lutte. Ils comptent le plus sur l'aide des briseurs de grève munis d'armes, mais ils croient aussi d'autre part qu'il y aura des trahisons parmi les ouvriers des ports, supposition dans laquelle ils se trompent.

Les dockers de leur côté, comptent le plus sur leur propre combativité. Ils sont prêts à tout risquer dans la lutte. Ils se voient cependant contraints de s'adresser aux camarades de l'étranger, vu que les employeurs sont également groupés internationalement et comptent aussi sur l'appui d'autres pays. Il est très possible qu'à l'aide de jaunes armés, on réussisse à charger quelques navires; c'est pour cette raison que nous désirons ardemment que l'on puisse dans les ports étrangers, empêcher le déchargement de ces navires. Si on réussit à appliquer ce boycottage, cela signifiera la victoire pour les ouvriers des ports finlandais. Les 12.000 grévistes seront certains de triompher si les camarades étrangers donnent suite à leur demande. Ils seront unanimes à louer la solidarité internationale. Une victoire remportée sur l'Association des employeurs signifiera qu'une forteresse capitaliste de plus a croulé.

Le secours économique est également de la plus grande importance. Après un long hiver de chômage, les travailleurs sont pauvres. C'est pourquoi des secours devront être accordés presque dès le début du mouvement, du moins aux plus indigents. Les travailleurs n'exigent pas beaucoup, car ils sont habitués à avoir faim et lorsqu'une lutte est engagée, ils se tirent d'affaire avec peu de chose. Il y a pourtant, parmi ces 12.000 travailleurs, beaucoup qui ont besoin d'être assistés. Le total des secours s'élèvera par semaine à une somme de 500.000 marks. Espérons que les camarades d'autres pays comprendront la situation pénible où se trouvent les travailleurs des ports finlandais et se rendront compte de l'importance que peut avoir un appui énergique, tant au point de vue moral que matériel.

Pour l'Union finlandaise des ouvriers des transports:
JOKELA.

*) 1 mark finlandais = env. 60 centimes français.

Une couverture sûre des surbaux d'écouille.

On sait qu'en vue du chargement et du déchargement des navires, on cherche depuis longtemps un moyen permettant de faciliter les opérations nécessaires à la fermeture et à l'ouverture des écoutilles. L'inconvénient auquel on se heurtait jusqu'à présent consiste précisément dans les dangers auxquels sont exposés les hommes affectés à ces travaux. L'enlèvement et surtout la remise en place, des barrots d'écouille prend en outre beaucoup de temps; les panneaux et barrots sont exposés à une usure considérable et se placent parfois de façon à ne plus offrir suffisamment de jeu.

Dans certains pays, des constructions avec lesquelles les barrots aussi bien que les panneaux, ne doivent plus être déplacés au moyen de guindage, mais sont écartés vers le côté, ont été brevetées.

Quelques inventeurs hollandais qui ont cherché également à assurer sans guindage l'enlèvement des panneaux et barrots, nous apportent une nouvelle solution du problème. Lorsqu'on compare leur invention à celle dont il est question plus haut, on constate qu'elle offre certaines particularités qui en assurent l'utilité pratique et la possibilité d'application.

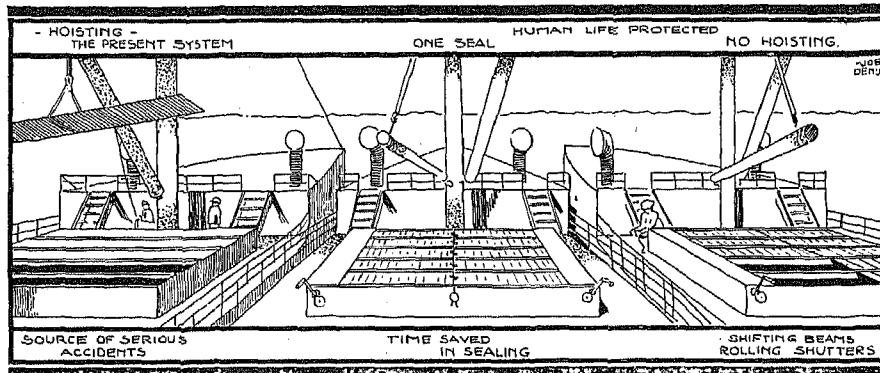
La solution est simple. Les barrots sont munis à chaque extrémité de deux paires de petites roues, ce qui fait

qu'on peut les éloigner en les roulant le long du bord supérieur et inférieur du surbau; il devient superflu de la sorte de les soulever. Les barrots sont également munis de cannelures destinées au glissement des panneaux conçus sous forme de volets, composés de planches à charnières.

L'idée de faire glisser chaque fois une paire de volets, du côté de bâbord et de tribord vers le milieu de l'écouille, est entièrement nouvelle. Egalement nouvelle est la construction qui prévoit pour chaque panneau un axe principal (un du côté de bâbord et un du côté de tribord) et deux axes secondaires: un muni de roues

dentées qui ferment le panneau en s'emboîtant dans les encoches pratiquées dans la surface inférieure, et un autre autour duquel le volet est roulé, lorsqu'on veut dégager l'ouverture.

Ce système comporte donc la possibilité d'ouvrir, selon son gré, une ou plusieurs sections de panneaux. De la sorte, la cargaison dans la



cale peut être très rapidement protégée contre des intempéries éventuelles.

La planche de chaque volet est en outre munie d'un œillet mobile. Lorsque les œillets ont été glissés vers l'extérieur, ils se trouvent tous sur une ligne. Ceci est d'une grande importance pour le plombage. Un fil d'acier suffit pour être passé à travers ces œillets et à travers des trous pratiqués des deux côtés du surbau. Lorsqu'une extrémité de ce fil est épaissie de façon à ne pas pouvoir passer à travers le trou, un seul plomb est suffisant pour fixer l'ensemble de la couverture de l'écouille.

Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways.

SUISSE.

Questions d'ordre général.

Aux termes de la loi, toutes les entreprises assurant un service public sur voie ferrée sont considérées comme chemins de fer. La Constitution fédérale donne à la Confédération suisse le droit de légiférer en matière de construction et d'exploitation des chemins de fer, qu'ils soient privés ou exploités par un organisme public. C'est ainsi que les tramways et chemins de fer d'intérêt local ne sont pas soumis au contrôle des cantons, mais à la surveillance du Département fédéral des postes et chemins de fer dont le chef est membre du Conseil fédéral.

Le tableau ci-dessous indique la longueur des réseaux des chemins de fer privés et tramways (chiffres pour 1925):

Compagnies privées :

	Effectif du personnel
34 lignes à voie normale : 834 km. (une partie de ces lignes sont à traction électrique; elles comprennent également des chemins de fer d'intérêt local ou régional).	3069
63 lignes à voie étroite : 1484 km. (lignes de transit, de montagne et d'intérêt local).	3850
16 chemins de fer à crémaillère : 110 km.	352

Effectif du personnel

49 funiculaires : 50 km.	468
26 tramways : 329 km. (y compris les lignes de banlieue et interurbaines.)	1917
	dont 316 auxiliaires.

Tramways municipalisés (Suisse allemande).

10 entreprises : 175 km.	3178
	dont 339 auxiliaires et journaliers.

Selon la loi du 23 décembre 1872, une concession du Parlement est nécessaire pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer ou tramway. Une loi spéciale du 21 décembre 1899 a traité la construction et l'exploitation des chemins de fer secondaires.

L'organisation syndicale.

En Suisse allemande, les tramways de toutes les villes de quelque importance sont depuis longtemps municipalisés. En ce qui concerne la Suisse française, tous les tramways urbains et interurbains sont encore entre les mains de compagnies privées; il en est de même, à une exception près, pour la Suisse italienne. Il est donc nécessaire d'établir une distinction entre ces parties du pays.

Le personnel des chemins de fer et tramways privés et des compagnies de navigation sur les lacs, est syndiqué dans la Fédération suisse des cheminots et groupé, au sein de celle-ci, dans la sous-fédération du personnel des compagnies privées. Cette sous-fédération comptait au 1er janvier 1927, 5719 membres, dont 1100 employés des tramways urbains de la Suisse

française et italienne, y compris le personnel des ateliers. Elle groupe aussi toutes les catégories du personnel des petites compagnies (funiculaires, lignes de montagne, chemins de fer d'intérêt local).

Le nombre des agents organisés dans des syndicats chrétiens-sociaux est insignifiant. Dans les tramways de la Suisse française le personnel supérieur est groupé dans des associations locales dites «amicales», sans grande activité syndicale. Dans certains cas, une entente a pu se faire avec ces groupements en vue d'actions communes.

Des mouvements revendicatifs communs n'ont pas pu être entrepris jusqu'à présent auprès des compagnies privées. Un projet de contrat collectif, à passer avec l'association patronale des chemins de fer secondaires, mis à l'étude en 1920 et 1921, a dû être abandonné. Les salaires sont réglés différemment dans les diverses entreprises, généralement sous forme d'échelle de traitements à augmentations périodiques. Dans certaines entreprises, des contrats collectifs sont en vigueur.

Le personnel des tramways municipalisés est affilié à la Fédération suisse du personnel des services publics qui groupe actuellement 2 752 agents des tramways, soit 80 % de l'effectif total, y compris le personnel des ateliers et dépôts.

La plupart des services réguliers d'autobus sont exploités en Suisse par l'administration des postes. Les 160 lignes automobiles postales emploient 245 agents qui sont organisés pour la presque totalité dans la Fédération du personnel des P.T.T. D'autres services automobiles interurbains ont été concédés par l'administration des postes à des compagnies privées. Le personnel de ces entreprises est encore peu organisé, mais adhère en partie à la Fédération des ouvriers du commerce, des transports et de l'alimentation.

Lorsqu'une entreprise municipale de tramways exploite des lignes d'autobus, le personnel de ces autobus est syndiqué, avec les agents des tramways, dans la Fédération des services publics.

Droit ouvrier et législation sociale.

A. Droit ouvrier.

Il n'existe pas en Suisse de législation spéciale ouvrière pour le personnel des entreprises de transport. Le personnel des chemins de fer fédéraux et soumis à la nouvelle loi sur le statut des fonctionnaires fédéraux.

Les droits du personnel des compagnies privées de chemins de fer sont prévus dans le Code fédéral des obligations qui est applicable à tous les citoyens et précise les motifs permettant le renvoi immédiat, les délais de résiliation du contrat de travail etc. Toutes revendications en cette matière doivent par conséquent être portées devant les tribunaux ordinaires.

Dans la plupart des cantons suisses, il existe aussi des *tribunaux de prud'hommes* pour trancher les conflits individuels entre employeurs et employés; une partie des jurés de ces tribunaux sont élus par les ouvriers. Les travailleurs ont toutefois plus de confiance dans leur organisation syndicale pour traiter les conflits individuels avec l'entreprise directement.

Enfin, la loi sur les fabriques de 1919 a créé dans chaque canton, un office de conciliation pour les *conflits collectifs*. Comme les travailleurs ne sont pas toujours représentés dans ces organismes, les expériences n'ont pas toujours été favorables. Cependant, la Fédération suisse des cheminots a déjà assez souvent fait appel à ces offices dans les conflits de salaires intéressant les chemins de fer secondaires et les tramways privés de la Suisse française. Lorsque les deux parties sont d'accord à ce sujet, l'office de conciliation peut fonctionner comme tribunal arbitral.

Concentration internationale des organismes patronaux des tramways et chemins de fer d'intérêt local.

Lors de l'Assemblée générale extraordinaire du 20 octobre dernier, les membres de l'Union internationale de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles ont donné leur accord à l'unanimité pour la modification des statuts de l'association et le rétablissement de l'Union telle qu'elle existait avant la guerre. Par ce vote le «Verein» allemand, constitué depuis la guerre est dissous, conformément aux décisions du «Verein» lors de son congrès de Copenhague en juin 1927. Le Congrès international qui a eu lieu récemment à Rome, réunissait toutes les nationalités qui faisaient partie de l'Union d'avant-guerre.

Conférence nationale des chauffeurs suisses.

Le 29 avril dernier, les conducteurs d'automobiles syndiqués dans la Fédération suisse des ouvriers du commerce, des transports et de l'alimentation, se réunirent en une conférence nationale. Le président, le camarade Büchi, rapporta à la conférence sur l'activité déployée par l'association suisse des chauffeurs pour l'amélioration des conditions de travail et de salaires et constata que les mouvements engagés par les diverses sections et groupements locaux attestent de la vie syndicale animée qui existe au sein de l'organisation. Les craintes émises par les militants syndicaux au sujet du rejet de la loi fédérale sur l'automobilisme, ne s'étaient que trop avérées. L'orateur signala à ce propos le broullamini des prescriptions cantonales et municipales, de même qu'un décret du canton de Berne qui avait eu comme conséquence de restreindre le mouvement de transit Est-Ouest, et avait été cause de la suppression du trafic nocturne et d'une limitation de la charge des camions.

Il ressort d'un rapport écrit présenté à la conférence que l'organisation a pu enregistrer un heureux accroissement du nombre des chauffeurs syndiqués. Les délégués prirent acte des tentatives des clubs «entres» de chauffeurs visant à porter la dissension et le trouble parmi les camarades, tentatives bien vues du patronat, mais qui s'étaient heureusement trouvées vaines.

Un des points les plus importants de l'ordre du jour était la question de la réglementation légale des heures de travail et de repos des ouvriers des transports. Les débats à ce sujet aboutirent au vote d'une résolution dans laquelle le Comité central reçoit mission de s'employer, de concert avec l'Union syndicale suisse, en faveur de la prompte promulgation d'une loi pour la protection de tous les travailleurs des transports, plus spécialement les chauffeurs et leurs assistants, loi qui devrait prévoir, avant tout: a) journée de huit heures et semaine de 48 heures; b) maximum des heures supplémentaires à fournir par jour et par semaine; c) rétribution des heures supplémentaires; d) paiement spécial du travail nocturne et dominical; e) repos convenables (nocturne et hebdomadaire); f) congé annuel avec continuation du salaire; g) fixation des conditions d'engagement et de licenciement; h) continuation du salaire en cas de maladie, de service militaire et d'empêchement de travailler comme suite à des mesures des autorités; i) protection contre les intempéries; k) assurance obligatoire, toutes revendications contenues également dans le programme international de revendications, tracé par l'I.T.F.

Dans une autre résolution, la conférence approuva l'attitude adoptée par le Comité à l'égard de l'Union syndicale suisse, étant unanimement d'avis que l'Union syndicale n'avait pas à intervenir dans la question de la concurrence entre le chemin de fer et l'automobile, attendu que l'action politique tendant à combattre l'automobile par la voie de décrets etc. se trouvait en dehors de sa tâche et de son domaine d'activité.

Parmi les autres revendications formulées par la conférence, sont encore à signaler celle d'une réglementation uniforme des interdictions, pour le pays entier, de rouler la nuit et celle concernant l'établissement de normes pour la charge des remorques par rapport à celle du camion tracteur — afin de garantir le fonctionnement sûr des freins, la charge de la remorque ne devrait pas excéder 40 % de la charge totale.

Pour terminer, la Conférence invita les chauffeurs à protester contre les écarts nombreux des heures de travail régulières et le refus des repos nécessaires, les dimanches et jours de semaine, à insister pour l'octroi d'un salaire correspondant aux conditions actuelles et aux risques inhérents au métier, à combattre toute rétribution au moyen de primes, de pourcentages ou de parts aux bénéfices.



Conditions de travail des marins dans les différents pays.

LETTONIE.

I. Salaires.

	Lats *)
<i>A. Personnel du pont.</i>	
Maître d'équipage	110
Charpentier	110
Matelot	90
Matelot léger.	80
Mousse	60
<i>B. Personnel de la machine.</i>	
Conducteur de petite chaudière	110
Chauffeur	100
Soutier	90
<i>C. Personal du service général.</i>	
1er Maître d'hôtel ou maître d'hôtel unique	110
1er Cuisinier ou cuisinier seul	110
Boy	45

Remarque : Les taux des soldes sont identiques sur tous les types de navires, pour les marins blancs aussi bien que pour les marins de couleur.

II. Heures de travail.

A. Personnel du pont.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- a) à la mer : 12 heures;
- b) dans le port et en rade : 8 heures;
- c) les jours d'arrivée et de départ : 8 heures;
- d) dans les tropiques : nous ne possédons pas de renseignements à ce sujet.

Le travail s'exécute en deux bordées de navigation. Tous les matelots font partie à tour de rôle, des bordées. Aucun d'entre eux ne travaille le jour uniquement. Les maîtres d'équipage et charpentiers travaillent 8 heures par jour. Les heures de travail sont les mêmes sur tous les types de navires. Les heures supplémentaires sont admises. Les taux de rétribution des heures supplémentaires sont les suivants :

	Jours ouvrables	Dimanches et jours fériés
Maître d'équipage	Ls. 0.70	0.90
Charpentier	0.70	0.90
Matelot	0.55	0.75
Matelot léger	0.50	0.70
Mousse	0.40	0.55

B. Personnel de la machine.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- a) à la mer : 8 heures;
- b) dans le port et en rade : 8 heures;
- c) les jours d'arrivée et de départ : nous ne possédons pas de renseignements à ce sujet;
- d) dans les tropiques : nous ne possédons pas de renseignements à ce sujet.

Les heures supplémentaires sont admises et payées aux taux suivants :

	Ls.	
Conducteur de petite chaudière	0.70	0.90
Chauffeur	0.60	0.80
Soutier	0.55	0.75

*) 1 lat = env. 5 francs français.

Le système des trois quarts est appliqué pour le personnel de la machine.

C. Personnel du service général.

Tous les agents du service général travaillent 12 heures par jour, y compris les heures supplémentaires.

III. Divers.

Les hommes sont enrôlés par les bureaux de placement, par l'armateur ou par son représentant.

Le paiement des heures supplémentaires s'effectue une fois par mois. Une partie de la solde du marin peut être payée aux membres de sa famille, après accord avec le marin en question.

Le tableau des rations est le suivant :

Rations journalières.

500 grammes de pain ou 570 grammes de biscottes de seigle.
410 grammes de viande de bœuf (4 fois par semaine).
310 grammes de viande de porc (2 fois par semaine).
450 grammes de poisson salé ou 550 grammes de poisson frais ou 400 grammes de poisson fumé.

Rations hebdomadaires.

420 grammes de beurre.
200 grammes de lard.
800 grammes de farine de seigle.
700 grammes d'orge perlée, semoule, gruau d'avoine ou riz.
500 grammes de fèves ou pois.
4.000 grammes de pommes de terre fraîches ou 400 grammes de pommes de terre séchées.
500 grammes de légumes frais ou 50 grammes de légumes séchés.
420 grammes de sucre.
250 grammes de lait condensé.
100 grammes de café.
100 grammes de chicorée.
20 grammes de thé.
50 grammes de fruits séchés.
100 grammes de sel.
100 grammes d'oignons.
4 grammes de poivre.
32 litres d'eau.

Les repas sont pris en commun par l'équipage entier.

Les femmes ne sont pas employées à bord des cargos.

ESPÉRANTO

L'I. T. F. et l'espéranto.

Le club espérantiste du personnel des tramways de Vienne lance un appel aux agents des tramways du monde entier, les invitant à publier dans leurs organes professionnels des articles en espéranto. Ils désirent échanger avec les camarades d'autres pays, des renseignements concernant leur situation, conditions de travail et autres questions intéressant le personnel des tramways.

Le secrétaire du club est Jos. Slezak, Klucygygasse 15-23, Vienne 20.

L'espéranto au Japon.

L'Association des journalistes de Tokio qui compte 2.000 membres, a décidé de rédiger en espéranto sa correspondance officielle avec l'étranger et de faire imprimer en espéranto le titre de son organe professionnel «Gogaï». L'Association a également organisé des cours d'espéranto pour ses membres.

Le Congrès espérantiste de Gothenbourg.

«Sennaciulo» annonce que la Centrale syndicale de Grande-Bretagne a pris la décision de participer au Congrès de Gothenbourg et d'appuyer la proposition faite au sujet de la participation de la F.S.I.

Pendant les derniers jours du Congrès, d'autres langues seront employées hors l'espéranto. La S. A. T. a également invité d'autres organisations du mouvement ouvrier. Les représentants de ces dernières pourront participer aux débats concernant l'extension de l'éducation ouvrière. Ils pourront s'exprimer en toutes langues; leurs discours ne seront toutefois traduits qu'en espéranto.